## 大切な命! 自分で守る

海上保安庁では、大切な命を自分で守るため、そして、一人でも多くの人を救助できるよう、次の3つを基本とする「自己救命策確保」を推進しています。

## 事故が発生した時は?

事故が発生したら、直ちに人命・船舶の救助を行うと共に、海上保安庁(118番)、付近の船舶などへ以下の項目について連絡してください。
自船(乗船者)に緊急事態が発生していることを、周りに知らせることが重要です。

- □ 通報者の名前
- □ どのような事故か
  (衝突、転覆、急病、海中転落 等)
- □ 事故発生場所(通報場所)はどこか
  (場所が不明な場合、出航場所及び事故発生場所への航行時間等)
- □ 傷病者の人数、傷病の状況及び実施した措置
- □ 船舶の状況及び実施した措置
- □ 船名、船種、乗船人数、船体の特徴(船体の色や形等)
- □ 今通報している以外に利用できる連絡手段
- □ その他参考事項

## 沿岸域情報提供システム(MICS)

ミックス

海上保安庁では、全国各地の灯台などで観測した気象・海象の状況、海上工事の状況など、海の安全に関する情報を提供する沿岸域情報提供システム(MICS)を運用しています。
MICSの情報は、インターネットを通じて誰でも簡単に利用することができます。

**パソコン用サイト**
http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/

**スマートフォン用サイト**(平成27年7月から運用開始)
http://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html

**携帯電話用サイト**
http://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/index.html

**緊急情報配信サービス**

24時間体制で海上保安庁が発表する緊急情報や気象庁発表の気象警報・注意報等を電子メールで配信します。

**新規登録用ページ**
http://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/touroku.html

平成27年3月現在

# マリンセーフティガイド

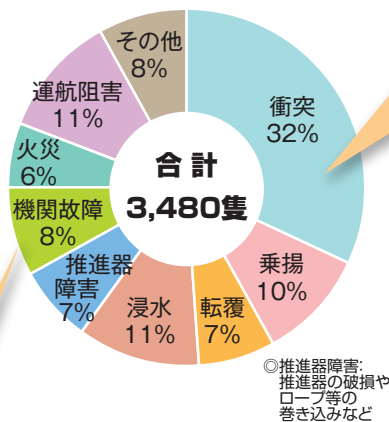
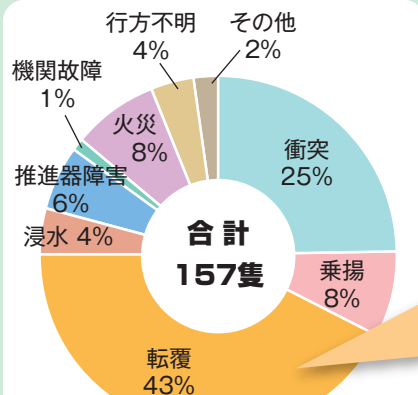
安全航行のチェックポイント

漁船編

海上保安庁
JCG

# 漁船の海難状況

（過去5年）

## 海難の発生状況

## 死者・行方不明者を伴う海難の発生状況

# 原因と対策

### 衝突と乗揚（4割）

**主原因：見張り不十分**

特に、65歳以上の漁船海難の約4割が衝突と乗揚です。特に衝突は見張り不十分と操船不適切の合計が約9割を占めます。
常時見張りを確実に行い、ルールに基づく早めの対応が重要です。

### 機関故障（1割）

**主原因：機関取扱不良**
（発航前点検未実施による事故がその5割）

日頃の適切な取扱いや発航前点検の実施により予防させることができます。

### 転覆（4割）

**主原因：気象・海象不注意**

死者・行方不明者は過去5年で280人発生し、転覆によるものが約4割を占めます。荒天のため航行することが難しくなったり、船に浸水した事故も多いので、港を出る前、出たあとも気象・海象には十分気をつけましょう。

# チェックポイント

## 常に見張りをしていますか

- 双眼鏡、レーダーなどを活用し見張っていますか
- 他の船舶、障害物、浅瀬が近くにありませんか
- 今船がどこにいるか把握していますか

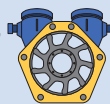
## ルール、マナーを守ってますか

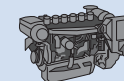
- 基本的な交通ルールを守り早めに避航
- 航路標識やブイに係留しない

## しっかり発航前点検を行い、運航中も確認していますか

**燃　料**
- 燃料は十分？
- こし器の目詰まりは？
- コックは？

**エンジンオイル**
- 規定量ありますか？
- エンジンからの漏れは？
- こまめな交換は？

**冷却水**
- 冷却水は規定量？
- こし器の目詰まりは？
- 海水取入弁は？

**バッテリー**
- 十分な電圧は？
- 端子の緩みは？
- バッテリー液は？

**エンジン**
- 運転音、排気ガスの温度、色、臭いは？
- 冷却水排出状況、温度及びオイル圧力は？
- 機関回転数は？

**点検の一例は・・・**

※詳しくは自船の取扱説明書等を確認ください。

## 最新の気象海象情報を入手していますか

- MICSなどで最新の天気予報を確認
- 風、雲、波などの変化に注意
- 仲間の船と情報交換

**出航取り止めの勇気・早期帰航の決断！**

チェックポイントに注意して安全運航